IX kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 112)**

z dnia 22 czerwca 2022 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 112)

22 czerwca 2022 r.

Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, obradująca pod przewodnictwem posła **Marka Sawickiego (KP)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– informację na temat morskich terminali kontenerowych jako ogniw transportu intermodalnego (polityka taryfowa, przestrzeganie zasady swobodnego i niedyskryminacyjnego dostępu do infrastruktury portowej dla wszystkich uczestników ciągów transportowych).

W posiedzeniu udział wzięli: **Marek Gróbarczyk** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Maciej Brzosko** doradca techniczny w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Izabela Kopcińska** naczelnik wydziału w Departamencie Monitorowania Pomocy Publicznej Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, **Dariusz Stefański** prezes PCC Intermodal SA, **Grzegorz Pawłowski** dyrektor do spraw prawnych i korporacyjnych DCT Gdańsk sp. z o.o., **Maciej Krzesiński** dyrektor do spraw handlowych Zarządu Morskiego Portu Gdynia SA, **Maciej Prażmak** pełnomocnik Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA do spraw terminala kontenerowego, **Renata Śliwińska** radca prawny w Zarządzie Morskiego Portu Gdańsk SA, **Marek Tarczyński** przewodniczący Rady Polskiej Izby Spedycji i Logistyki.

W posiedzeniu udział wzięła pracownica Kancelarii Sejmu **Jolanta Ostrowska** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dzień dobry państwu. Przepraszam za spóźnienie, ale trochę dziennikarze mnie napadli i musiałam się tłumaczyć. Otwieram posiedzenie Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

Witam państwa posłów. Witam pana ministra Marka Gróbarczyka. Witam serdecznie wszystkich pozostałych gości.

Stwierdzam kworum.

W porządku dziennym posiedzenia mamy rozpatrzenie informacji na temat morskich terminalnej kontenerowych jako ogniw transportu intermodalnego (polityka taryfowa, przestrzeganie zasady swobodnego i niedyskryminacyjnego dostępu do infrastruktury portowej dla wszystkich uczestników ciągów transportowych). Jeżeli nie usłyszę sprzeciwu, uznam, że Komisja przyjmuje zaproponowany porządek dzienny. Sprzeciwu nie słyszę.

Przechodzimy do realizacji porządku dziennego. Bardzo proszę pana ministra Marka Gróbarczyka o przedstawienie informacji.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Marek Gróbarczyk:

Dziękuję bardzo.

Panie przewodniczący, Szanowna Komisjo, przesłaliśmy państwu szeroki materiał opisujący stan dotyczący polityki związanej z terminalami znajdującymi się w obszarze portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej. Oczywiście podstawowe terminale, które znajdują się na terenie portów, to największy DCT w Gdańsku, BCT i GCT w Gdyni oraz DB W Szczecinie. W obszarze prowadzonej polityki i prawa w zakresie dzierżaw wszystkie terminale w ramach postępowań koncesyjnych uzyskały zgody na realizację przede wszystkim przeładunków oraz na realizację całego procesu opera-

torskiego w portach. Obecnie trwa postępowanie koncesyjne na terminal BCT. Zakładamy, że w tym roku nastąpi zakończenie tego procesu.

Oczywiście jeśli chodzi o stawki, w ramach zmian ustawy ministerstwo, generalnie minister nie ma wpływu na politykę cenową. To wszystko znajduje się w kompetencjach zarządów, które realizują to w oparciu o politykę portu w ramach środków, które pozyskują na infrastrukturę. Wiąże się to oczywiście z całym procesem swobodnego dostępu i aplikowania o realizację przeładunków. W ramach prowadzonej polityki musi to być transparentne, jasne, oczywiste.

To tak tytułem wstępu. Jeżeli będą pytania, bardzo proszę.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo.

Otwieram dyskusję. Zgłasza się pan poseł Aziewicz. Bardzo proszę.

Poseł Tadeusz Aziewicz (KO):

Dziękuję bardzo.

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panie ministrze, pozwoliłem sobie zgłosić ten punkt do planu pracy Komisji, w momencie kiedy był ustalany, licząc na to, że uda nam się ponad podziałami politycznymi porozmawiać o problemie regulacyjnym, problemie, który wyrównywałby warunki konkurencji, jeżeli chodzi o podmioty, które potrzebują dostępu do portu morskiego. Dobrze działająca konkurencja skutkuje obniżaniem cen. W czasie wysokiej inflacji warto myśleć o wszelkiego rodzaju rozwiązaniach, które mogą wzmocnić czy wykreować układy konkurencyjne, ostatecznie z korzyścią dla konsumentów.

Inspiracją do zwołania dzisiejszego posiedzenia była decyzja prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów z lipca 2020 r. Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów rozpatrywał skargę dotyczącą ustalania przez BCT z siedzibą w Gdyni i DCT z siedzibą w Gdańsku opłaty manipulacyjnej obciążającej włącznie organizatorów transportu kolejowego. Nie stwierdził praktyki monopolistycznej, jako że za rynek właściwy uznał kontenerowy rynek europejski, natomiast stwierdził, że problem istnieje, jeżeli chodzi o ustalanie wspomnianej opłaty manipulacyjnej. W ostatnim akapicie swojej decyzji napisał: „W ocenie prezesa urzędu zasadne wydaje się podjęcie odpowiednich działań regulacyjnych, których celem byłoby zrównanie warunków funkcjonowania wszystkich podmiotów świadczących usługi transportowe, niezależnie od sposobu świadczenia tychże usług, dlatego też prezes urzędu wystąpił do ministra infrastruktury oraz ministra gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej o rozważenie nowelizacji obowiązujących rozwiązań prawnych, polegającej na ewentualnej zmianie przepisów ustawy o portach i przystaniach morskich i wprowadzeniu regulacji umożliwiającej pobieranie opłat za korzystanie z tego elementu infrastruktury portowej wraz z określeniem algorytmu i obliczania górnej granicy takiej opłaty”. Jest jakiś element dialogu, który odbywa się na poziomie rządu, wydaje mi się, że dialogu merytorycznego, nie politycznego. Wydaje się, że rząd, komisja sejmowa są jak najbardziej właściwe, żeby rozmawiać o ewentualnej nowelizacji ustawy po to, żeby wyrównać szanse podmiotów konkurujących na rynkach. Tak rozumiem cel dzisiejszego spotkania.

Może tyle tytułem występu. Wiem, że na sali są obecni goście, którzy mają szczegółową wiedzę na temat problemów, o których rozmawiamy. Jestem przekonany, że pan przewodniczący pozwoli im na zabranie głosu.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo.

Kto jeszcze pragnie zabrać głos w ramach dyskusji? Czy państwo się zgłaszacie? Czy zaproszeni goście zgłaszają się do zabrania głosu? Proszę bardzo. Przedstawiamy się do protokołu.

Przewodniczący Rady Polskiej Izby Spedycji i Logistyki Marek Tarczyński:

Dzień dobry. Marek Tarczyński. Przewodniczący Rady Polskiej Izby Spedycji i Logistyki, która zrzesza praktycznie wszystkich operatorów intermodalnych działających w kraju, w tym w naszych polskich portach.

We wstępie pana posła Aziewicza zostało ujęte clou sprawy. Chodzi mianowicie o opłaty, które są pobierane przez terminale kontenerowe, głównie terminal DCT w Gdańsku, od operatorów intermodalnych za czynności, które w ich opinii nie mają pokrycia w rzeczywistości. W materiałach, które pozwoliliśmy sobie państwu posłom przesłać, zawarta jest propozycja rozwiązania problemu, konfliktu, który istnieje pomiędzy spedytorami, aplikantami, czyli krótko mówiąc, operatorami przewozów intermodalnych, którzy odpowiadają za ich organizację, a terminalami. Jest to rozwiązanie, celem którego jest ustanowienie podmiotu, który rozstrzygałby w przypadku sporu pomiędzy terminalem kontenerowym a aplikantem. Proponujemy, żeby swoistego rodzaju arbitrem, instytucją powołaną do rozstrzygania tego typu sporów był Urząd Transportu Kolejowego, który de facto jest władny do rozstrzygania, do weryfikacji opłat, ale w świetle obowiązującego dzisiaj prawa w stosunku do przewoźników, czyli tych, którzy fizycznie podstawiają wagony, tak jak na przykład Lotos Kolej czy PKP Cargo. Natomiast istotą przewozów intermodalnych jest to, że nie przewoźnicy – nawet nie PKP Cargo – są organizatorem tego procesu, tylko są nimi właśnie operatorzy przewozów intermodalnych, a więc spedytorzy. To oni w uzgodnieniu z terminalami kontenerowymi, swoimi klientami oraz przewoźnikami zarządzają całym procesem transportu, podstawienia wagonów.

Krótko mówiąc, chodzi nam o to, żeby Urząd Transportu Kolejowego w ślad za rekomendacją, która została zawarta w stanowisku Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, miał uprawnienie również do kontroli tego rodzaju aplikantów, żeby w przypadku różnicy zdań co do wysokości czy też charakteru wprowadzanych opłat była instytucja, która jest w stanie rozstrzygnąć powstały spór. Co tu dużo mówić – mamy do czynienia z nierównowagą podmiotów. Z jednej strony jest duży terminal czy też kilka terminali, na których odbywają się przeładunki, a z drugiej strony jest kilkanaście znacznie mniejszych podmiotów, które nie mają takiej siły rynkowej, natomiast które w sposób rzeczywisty kształtują jakość usług, mają decydujące znaczenie, jeżeli chodzi o ich rozwój, ale też i ceny, którymi obciążają swoich zleceniodawców, a więc krótko mówiąc, mają wpływ na ceny transportu. Wprowadzenie tego typu opłat, które naszym zdaniem jest nieuzasadnione, po prostu podnosi ceny.

Krótko mówiąc, nie chodzi nam o to, żeby pozbawić terminale kontenerowe możliwości wprowadzania opłat, tylko o to, żeby istniał instrument prawny do weryfikacji ich zasadności. Urząd Transportu Kolejowego sprawdza od strony kosztowej, jaka jest wysokość rzeczywistych poniesionych kosztów na świadczenie danej usługi, uwzględnia określoną marżę i wydaje decyzję, czy opłata jest zasadna, czy nie. Krótko mówiąc, pozwalamy sobie zwrócić się do Komisji z wnioskiem o przyjęcie takich regulacji prawnych, które stanowiłyby ochronę operatorów intermodalnych w przypadku różnicy zdań, jeżeli chodzi o opłaty rynkowe. Wydaje mi się, że jest to uregulowanie, które powinno być korzystne dla samych operatorów intermodalnych, dla samego procesu przewozowego, które powinno je uporządkować.

Dziękuję za uwagę.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo.

Jeszcze pan się zgłasza. Proszę bardzo.

Dyrektor do spraw prawnych i korporacyjnych DCT Gdańsk sp. z o.o. Grzegorz Pawłowski:

Bardzo dziękuję. Grzegorz Pawłowski, DCT Gdańsk.

Chciałbym skomentować, dlatego że wydaje mi się, że państwu należy się parę słów wyjaśnienia z lotu ptaka, wyjaśnienia w zakresie historii, żebyśmy wszyscy doskonale rozumieli, jak się poruszamy. Z panem posłem Aziewiczem zgadzam się w stu procentach, że niezbędne jest doprowadzenie do sytuacji, żeby konkurencja, konkurencyjność w portach była wiodącą zasadą. W naszej ocenie tak właśnie się dzieje w tym momencie. To, co słyszymy jako propozycję, de facto jest wprowadzeniem regulacji cen dla podmiotów, dla operatorów, dla terminali. Wydaje się, że w konsekwencji spowoduje to zatrzymanie w portach inwestycji, przynajmniej kolejowych.

Jak to wygląda? Otóż opłata, o której tutaj mówimy, jest opłatą, którą operatorzy intermodalni płacą od przeszło dziesięciu lat. Cały problem powstał dwa, trzy lata temu nie dlatego, że ktoś uznał, iż jest ona niezasadna, tylko dlatego że po prostu na skutek wzrostu cen terminale podniosły stawki opłaty, przy czym chciałbym zaznaczyć, że obecnie jest to opłata za kontener w wysokości około 4 euro. Natomiast fracht kontenerowy w tym momencie kosztuje około 15 tys. dolarów. Mówię to po to, żeby uchwycić proporcje. Nie jest to też opłata, która stanowi zasadnicze źródło przychodu dla terminala, dlatego że terminal zarabia na przeładunku kontenerów, a nie na opłacie manipulacyjnej.

Nie wiem, czy państwo macie wiedzę, więc pozwolę sobie naświetlić. Cały problem, o którym tutaj rozmawiamy, był przedmiotem rozważań dwóch instancji sądu, który przeanalizował zarówno praktyki rynkowe, jak i umowy, jakie operatorzy mają z terminalami. Zarówno sąd pierwszej instancji, jak i sąd drugiej instancji jednoznacznie orzekł, że jest to opłata za rzeczywiście świadczone usługi kolejowe, orzekł, że jest ona rynkowa. Wprowadzanie teraz regulacji de facto będzie zaburzeniem konkurencyjności rynkowej. W powołanym piśmie Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, które tutaj zostało wspomniane, nie ma mowy o tym, jak pan poseł słusznie zaznaczył, że terminale mają pozycję konkurencyjną dominującą. Jest wskazanie, że rynki, czyli rynek przewozów kolejowych i rynek przewozów drogowych, który takiej opłaty nie ma z przyczyn obiektywnych, nie konkurują ze sobą. Są to dwa odrębne rynki, które rządzą się swoimi prawami. Oczywiście rozumiem postulat, żeby wzmocnić własną branżę przewozów kolejowych, natomiast argumentacja w naszej ocenie nie do końca jest trafna. Nie zabierając czasu, mamy wiele argumentów oraz wyroki sądowe wskazujące, że to wszystko jest zasadne i zgodne z prawem, a tworzenie nowych regulacji de facto skomplikuje inwestycje i rozwój w portach.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo.

Pan się zgłasza. Proszę bardzo.

Prezes PCC Intermodal SA Dariusz Stefański:

Dziękuję bardzo. Dariusz Stefański, PCC Intermodal.

Chciałbym się odnieść do słów mojego przedmówcy. Byliśmy stroną w konflikcie. Chciałbym państwu wyjaśnić charakter sporu, żeby sprawa była jasna. Jak otworzycie państwo obojętnie którą taryfę któregokolwiek z naszych terminali, a w szczególności terminala DCT w Gdańsku, to bardzo łatwo zauważycie, jaka jest różnica w kosztach przeładunku kontenera w relacji między terminalem a środkiem transportu lądowego. Akurat mam ją otwartą. Na dzień dzisiejszy taryfa jest taka. Za przeładunek w relacji plac–samochód DCT pobiera opłatę taryfową wysokości 45 euro, za przeładunek w relacji plac–wagon 75 euro. A więc jest 66% więcej za przeładunek w relacji kolejowej niż w relacji drogowej.

Kolega przed chwilą stwierdził, że transport drogowy nie konkuruje z transportem kolejowym, co de facto z punktu widzenia zapisów białej księgi, gdzie mówimy o zrównoważonym transporcie, jest przeszłością. Kiedyś rzeczywiście transport kolejowy i transport drogowy to były dwie oddzielne gałęzie transportowe, natomiast powołano do życia coś, co się nazywa transportem intermodalnym, który z założenia ma połączyć najlepsze cechy owych dwóch gałęzi transportowych. De facto dzisiaj każdy operator intermodalny konkuruje z przewoźnikiem drogowym, żeby jak najwięcej ładunków przenieść z naszych dróg na tory, a dopiero na końcówce, na krótkim dystansie dowozić to drogą. Zrozumiałe jest – nikt nie kwestionuje – jak kształtowana jest polityka przeładunkowa na terminalach, czyli to, że za przeładunek w relacji plac–wagon terminal żąda więcej, dlatego że ma bardziej skomplikowane operacje albo tak to sobie wymyślił. Jest to polityka, do której nikt się nie wtrąca. Każdy terminal kształtuje ją tak, jak chce.

Natomiast z punktu widzenia operatorów intermodalnych konkurujemy z przewoźnikami drogowymi. Jeżeli okazuje się, że przewoźnik drogowy, przyjeżdżając na terminal, nie ponosi żadnej opłaty, podstawia swój truck i mówi: dzień dobry, przyjechałem tutaj złożyć kontener lub zabrać kontener, to dokładnie na takich samych zasadach

funkcjonuje przewoźnik kolejowy, który podstawia wagon i mówi: dzień dobry, na zlecenie mojego zleceniodawcy podstawiłem wagon, proszę mi załadować lub rozładować kontener. Operator intermodalny nie ponosi żadnych opłat za żadne koszty związane z operacjami przeładunkowymi na terminalu. To, za co jest gotowy płacić, to jest dostęp do infrastruktury kolejowej, czyli to, że korzysta z torów na terenie portu lub na terenie terminalu. Jedynym terminalem, który to uregulował w sposób rzeczowy, jest terminal GCT w Gdyni, który w swojej taryfie jasno, klarownie napisał, że na rzecz operatorów intermodalnych nie świadczy żadnych usług, a pobiera opłatę za korzystanie z jego terminalowej infrastruktury kolejowej, podobnie jak pobiera opłatę za korzystanie z jego wewnętrznej infrastruktury drogowej. W taryfie GCT stoi jak byk napisane, że od trucka pobiera 10 zł, a od wagonu 53 zł opłaty taryfowej za korzystanie z jego wewnętrznej infrastruktury. Dla operatorów intermodalnych terminale nie świadczą żadnych usług, natomiast uzurpują sobie, wymagają opłat od operatorów intermodalnych za pseudousługi.

Po to, żeby można było to rozstrzygnąć, potrzebny jest jakikolwiek regulator, który będzie wiedział, jak wygląda praca na terminalu morskim i jakie panują relacje handlowe między poszczególnymi podmiotami na rynku przewozowym i na rynku obrotu portowego. Tylko w tej sprawie chcielibyśmy, żeby do ustawy dołożono aplikanta, a nie przewoźnika kolejowego, ponieważ przewoźnik kolejowy nie uczestniczy w obrocie. Dlatego Urząd Transportu Kolejowego w żaden sposób na dzień dzisiejszy nie jest w stanie interweniować w tej sprawie.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo.

Czy jeszcze ktoś chciałby zabrać głos w dyskusji? Nie widzę. Czy pan minister chciałby się odnieść ewentualnie do tych wypowiedzi?

Sekretarz stanu w MI Marek Gróbarczyk:

Jeżeli można, panie przewodniczący, szanowni państwo, w związku z tym, że zliberalizowaliśmy tak daleko, jak jest to możliwe, zresztą zgodnie z dyrektywą, ustawę o portach i przystaniach, całkowicie wyzbywając się kompetencji w zakresie regulacyjnym, nie chcielibyśmy wracać do tego typu praktyk. Zresztą proszę zwrócić uwagę, że tutaj generalnie problem dotyczy dwóch operatorów. Jeżeli popatrzymy na inne porty czy inne terminale, sprawę udało się rozwiązać na poziomie biznesowym na zasadzie porozumienia. Uważamy, że tutaj porozumienie też jest możliwe. Dlatego też nie chcielibyśmy rozpoczynać procesu legislacyjnego w tym zakresie. Chcielibyśmy, żeby rozwiązanie nastąpiło na poziomie poszczególnych operatorów, żeby po prostu rządził tym, jak sami państwo mówicie, biznes, a nie minister.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo.

Pan poseł Aziewicz.

Poseł Tadeusz Aziewicz (KO):

Przysłuchując się dyskusji, odniosłem wrażenie, że jednak mamy tutaj do czynienia z pewną nierównowagą kontraktową, chociaż trudno tutaj udowodnić komukolwiek pozycję dominującą. Zresztą mówiłem o tym, cytując prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów. Nie mam też wątpliwości w kontekście zgodności działań z aktualnym prawem. Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów wnosił, a my poważnie rozważamy zmianę prawa. Wydaje mi się, że wprowadzenie pewnej możliwości arbitrażu w rozstrzyganiu sporów, a spory są, co pokazuje nam dyskusja, jest w interesie publicznym. Powinniśmy wyrównywać szanse. Rozwój transportu intermodalnego wydaje się racją stanu polskiej gospodarki, dlatego że w tę stronę zmierza świat. Jeżeli przedstawiciel DCT mówi, że w efekcie doregulowania tego obszaru nie będzie pieniędzy na inwestycje, to znaczyłoby, że jest jakiś problem. Jeżeli zostanie przyjęta formuła kosztowa, to znaczy, że pieniędzy będzie istotnie mniej. A więc budzi to mój niepokój. Może tutaj

mieć miejsce pewne zawyżanie, nadużywanie przewagi kontraktowej. Chyba tutaj jest clou problemu.

Nie wiem, czy na sali jest przedstawiciel Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów. Jako przewodniczący podkomisji prosiłem prezesa urzędu, żeby przyszedł i zabrał głos w tej sprawie. Jest. Możemy poprosimy Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów, żeby się wypowiedział? Dlatego że jednak badał tę sprawę, przeprowadził stosowne analizy. Ciekaw jestem jego opinii.

Naczelnik wydziału w Departamencie Monitorowania Pomocy Publicznej Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów Izabela Kopcińska:

Dzień dobry. Izabela Kopcińska.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Czy pani ma ochotę zabrać głos?

Naczelnik wydziału w UOKiK Izabela Kopcińska:

Tak.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Bardzo proszę.

Naczelnik wydziału w UOKiK Izabela Kopcińska:

Jestem naczelnikiem wydziału w Departamencie Monitorowania Pomocy Publicznej.

Witam serdecznie pana przewodniczącego. Wysoka Komisjo, panie ministrze, przyznam się szczerze, że materiał uzupełniający doszedł do was dosyć późno i wyznaczając przedstawiciela na posiedzenie, tak naprawdę nie mieliśmy świadomości problemu, który będzie rozważany, dyskutowany na posiedzeniu. W związku z tym niestety nie reprezentuję tej komórki organizacyjnej, która była odpowiedzialna za postępowanie, o którym tutaj mówimy. W aspekcie konkurencji niestety nie będę mogła się wypowiedzieć, natomiast tak jak ja rozumiem rozstrzygnięcie – jest to pewne zaproszenie do dyskusji. Nie jest ono definitywne. Myślę, że jest to moment, żeby porozmawiać o ewentualnych regulacjach, natomiast z rozstrzygnięcia nie wynika, że jest jakiś problem, który mógłby być rozstrzygnięty na podstawie ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo.

Jeszcze pan się zgłasza.

Dyrektor do spraw prawnych i korporacyjnych DCT Gdańsk sp. z o.o. Grzegorz Pawłowski:

Dziękuję bardzo.

Może uzupełniając – to nie jest problem, który był pominięty przez odpowiednie gremia bądź organy. Chciałbym zwrócić uwagę, że również Urząd Transportu Kolejowego zna tę sprawę. Nie uznał on za właściwe, żeby dokonywać w tym zakresie regulacji. Jak pan prezes tutaj wspomniał, jest regulacja dotycząca dostępu czy opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej. Obowiązuje ona w ustawie o transporcie kolejowym. DCT, a z tego co się orientuję, inne terminale także, chociaż może nie wszystkie, ale większość z nich nie pobiera opłat, chociaż może. DCT natomiast pobiera tzw. opłatę manipulacyjną za usługi i czynności, które są wykonywane na kolei. Infrastruktura kolejowa ma inne koszty niż infrastruktura drogowa. Proces przeładunkowy jest inny niż w przypadku załadunku na samochód ciężarowy. Pokrótce z tego to wynika.

Natomiast odnosząc się do tego, co pan poseł powiedział, chodzi o strategiczne rozpoznanie inwestycji. To nie jest tak, że jeżeli nie będzie opłaty, to wówczas nie będzie inwestycji, natomiast zdecydowanie jest tak, że inwestor prywatny, gdyż infrastruktura kolejowa, którą zarządza i na której działa DCT, została wybudowana ze środków własnych spółki, z pewnością weźmie pod uwagę fakt, iż nie będzie mógł z owej infrastruktury czerpać żadnych korzyści. Oczywiście jest źródło przychodów dotyczących opłat, związanych z opłatami, które ponoszą podmioty za czynności przeładunkowe na bocznicy kolejowej. Opłata manipulacyjna, tak jak wspomniałem, nie stanowi większości

przychodów z tego źródła, niemniej stanowi element, który jest kategorią budżetową. Jeżeli ona odpadnie, to będzie to miało znaczenie, natomiast pragnę także zaznaczyć, że rynek sam reguluje swoje funkcjonowanie.

Według mojej wiedzy operatorzy, którzy nie zgadzają z opłatą – jak pan minister słusznie zaznaczył, są to tylko dwa podmioty czy w zasadzie teraz tylko jeden podmiot – postanowiły przerzucić opłatę na swoich klientów, dodatkowo nakładając jeszcze marże, czyli de facto zarabiając na tym. Wobec tego poruszamy się w obszarze tworzenia dodatkowych regulacji, które miałyby atakować wolnorynkowy model biznesowy w portach tylko dlatego, że danemu operatorowi się to nie podoba i podnosi to koszty jego działalności.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo.

Panowie, powoli będziemy konkludować. Proszę bardzo.

Przewodniczący Rady Polskiej Izby Spedycji i Logistyki Marek Tarczyński:

Chciałbym się odnieść do podniesionych faktów, a mianowicie negocjacji, które miały miejsce. Rzeczywiście staraliśmy się. Nie jest tutaj mowa o jednym operatorze. Zajmuję stanowisko z punktu widzenia Polskiej Izby Spedycji i Logistyki, która zrzesza 150 podmiotów obsługujących około 80% polskiego rynku, w tym praktycznie wszystkich wiodących operatorów intermodalnych. A więc występuję w imieniu całego środowiska, a nie jednej czy dwóch firm. Jest to głos branży logistycznej, która podjęła negocjacje z terminalami. Zostały podpisane stosowne porozumienia z terminalem GCT w Gdyni, o czym była mowa, który zmienił sposób rozliczania, jak też z terminalem BCT w Gdyni, natomiast terminal DCT w Gdańsku niestety zerwał prowadzone negocjacje, mimo że był już gotowy projekt porozumienia pomiędzy Polska Izbą Spedycji i Logistyki a terminalem. A więc staraliśmy się w pełni wykorzystać środki mediacji branżowej, nie angażując innych podmiotów. Nasz wniosek wynika z tego, że nie jesteśmy w stanie porozumieć się z terminalem DCT, który po prostu działa z pozycji siły. Zresztą to nie jest jedyna sytuacja, dlatego że różnych napięć na linii branża spedycyjna – terminal DCT jest znacznie więcej, ale nie jest to miejsce, żeby je poruszać. Jego pozycja jest taka, że może sobie pozwolić na jednostronne wdrażanie różnego rodzaju rozwiązań kosztem innych interesariuszy działających na terenie Polski. Stąd też nasz wniosek jako branży, która potrzebuje jakiejś ochrony.

Jeżeli natomiast chodzi o Urząd Transportu Kolejowego, to z informacji, które do nas z urzędu dotarły, urząd zwrócił się – przecież sam nie jest władny dokonać zmiany przepisów – do Ministerstwa Infrastruktury o dokonanie stosownych zmian zgodnie z rekomendacją zawartą w piśmie Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów. Również izba kilkakrotnie interweniowała pisemnie w Ministerstwie Infrastruktury, prosząc o wprowadzenie stosownych zmian prawnych, o podjęcie inicjatywy. Niestety nie doczekaliśmy się żadnej odpowiedzi, nawet pisemnej.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo.

Jeszcze pan się zgłaszał?

Prezes PCC Intermodal SA Dariusz Stefański:

Chciałbym tylko dodać, że Urząd Transportu Kolejowego nie mógł interweniować w tej sprawie, ponieważ w naszej ustawie o transporcie kolejowym, którą wprowadzono w 2018 r., pominięto aplikanta. Z punktu widzenia naszej ustawy o transporcie kolejowym tym, który powinien realizować relacje handlowe z terminalem, jest przewoźnik kolejowy, co z punktu widzenia biznesowego, rzeczywistości biznesowej jest nierealne, dlatego że to nie przewoźnik kolejowy zamawia okna terminalowe, tylko aplikant, czyli spedytor. W naszej ustawie o transporcie kolejowym został pominięty aplikant, pomimo że we wszystkich tego typu ustawach na terenie całej Unii Europejskiej aplikant jest wiodącym podmiotem na równi z przewoźnikiem kolejowym. Gdyby aplikant figurował

w naszej ustawie o transporcie kolejowym, Urząd Transportu Kolejowego zdecydowanie by interweniował. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo.

Czy pan poseł Aziewicz jeszcze chciałby zabrać głos? Proszę bardzo.

Poseł Tadeusz Aziewicz (KO):

Krótko. Chciałbym wyrazić ubolewanie, jeżeli chodzi o postawę Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów. O ile dobrze pamiętam, na posiedzeniu podkomisji do spraw ochrony konkurencji i konsumentów prosiłem pana prezesa o obecność i przygotowanie się do posiedzenia. Miało to miejsce dwa tygodnie temu, więc był czas, żeby się przygotować i potraktować to poważnie.

Przeglądam materiał, który otrzymaliśmy na dzisiejsze posiedzenie Komisji. Gdyby nie wiedza panów oraz informacje, które do mnie dotarły, w ogóle nie wiedzielibyśmy, że konflikt ma miejsce, a z tego co słyszę od panów, jakieś pisma wędrowały do Ministerstwa Infrastruktury. Gorąco apeluję, żeby ministerstwo przyjrzało się tej sprawie. Nie chcę przesądzać, dlatego że oczywiście jak tworzymy prawo, to trzeba wysłuchać racji wszystkich stron i szukać tego, co jest optymalne dla państwa. Wydaje się, że w trudnej sytuacji, w jakiej istnieje państwo, warto jest kreować układy konkurencyjne tak, żeby wszyscy mieli równe szanse, równy dostęp. Jest to w interesie publicznym. Apeluję do pana ministra, żeby przyjrzał się tej sprawie i może jednak zastanowił się nad jakąś formą regulacji, która byłaby w interesie publicznym.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo, panie pośle.

Oczywiście pan minister apelu wysłuchał, natomiast jeżeli chodzi o to, czy będzie inicjatywa legislacyjna, oczywiście wiemy, jakie są drogi. Pan poseł może wystąpić z inicjatywą legislacyjną z grupą piętnastu posłów. Nie jest to problem, natomiast nie widzę w tej chwili zainteresowania ze strony Ministerstwa Infrastruktury, żeby podjęło temat w formie nowelizacji ustawy. Wysłuchaliśmy stron, znamy problem.

Poseł Tadeusz Aziewicz (KO):

Porozmawiam z Komisją Infrastruktury.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Znamy problem, natomiast jeżeli pan poseł Aziewicz uzna, że problem ten jest na tyle istotny i ważny, że trzeba wszcząć proces legislacyjny, to też wie, jak to zrobić.

Jeszcze pan chciał zabrać głos?

Prezes PCC Intermodal SA Dariusz Stefański:

Jeżeli można, jeszcze jedno pytanie do pana ministra. Rozmawialiśmy na ten temat wielokrotnie. Czy w ministerstwie jest jakikolwiek pomysł albo chęć do powołania maleńkiego departamentu, jedno- lub dwuosobowego, do spraw transportu intermodalnego? Jest to temat, który od dziesięciu lat – lub nawet więcej – jest przywoływany na każdym spotkaniu. Słyszeliśmy już bardzo wiele obietnic w tej sprawie, natomiast jako operatorzy intermodalni, którzy odpowiadają za coraz większą część rynku przewozowego w naszym kraju i w ogóle w Europie, nie mamy ani jednej osoby w ramach ministerstwa, do której moglibyśmy się z naszymi problemami zwrócić. Czy takie pomysły w ogóle są, czy są rozważane? Czy to jest w zasadzie rzecz, na którą nie mamy co liczyć?

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo.

Czy pan minister chciałby odpowiedzieć?

Sekretarz stanu w MI Marek Gróbarczyk:

Odpowiadając na potrzeby, chciałbym poinformować, że właśnie jest tworzony wydział intermodalny w Departamencie Kolejnictwa.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo. Jest pytanie, jest odpowiedź.

Zamykam dyskusję.

Na tym wyczerpaliśmy porządek dzienny dzisiejszego posiedzenia Komisji. Dziękuję państwu bardzo.